Le Diffuseur N°4 Septembre 2014

Bulletin de l'Association des Amis du Patrimoine Historique de Turbomeca

Editorial

Fil d'Ariane. Tel pourrait être le titre de cette édition du Diffuseur. Dans le n°1 nous avons raconté l'histoire des moteurs Aspin. Dans le n°2, nous avons montré des photos de l'un d'entre eux. Dans le n°3, nous avons évoqué l'histoire des Fouga. Or cette dernière histoire a éveillé d'intéressants souvenirs chez l'un de nos membres, déclenchant le témoignage que vous lirez dans ce numéro. Toute l'histoire de Turbomeca est de la même veine : un enchevêtrement de fils d'Ariane. Quand on tire d'un bout, on se retrouve dans un labyrinthe qui nous mène jusqu'à aujourd'hui. Au travers d'une multitude d'étapes plus intéressantes les unes que les autres. Dans ce n°4, Le Diffuseur tire un nouveau fil d'Ariane. Celui qui démarre en 1952 avec une société complètement oubliée aujourd'hui : Blackburn. C'est le point de départ d'une histoire qui continue encore de nos jours, celle de nos relations avec les motoristes anglais. A propos, le fil d'Ariane argentin, lancé dans le n°2, ne se recoupe-t-il pas avec celui-ci ? Les Malouines, ça vous rappelle quelque chose ? Des deux côtés, des moteurs Turbomeca.

Le Diffuseur

Sommaire

Actualité de l'AAPHT
Actualité de Turbomeca
En Angleterre, avant RRTM
Témoignage
Drame
Chronologie
Album Photos

Dernière minute : nous venons d'apprendre le décès de Roger Touya dont vous lirez le témoignage dans ce numéro. Il avait 94 ans. Adieu Roger, et merci pour ta participation active à nos activités.

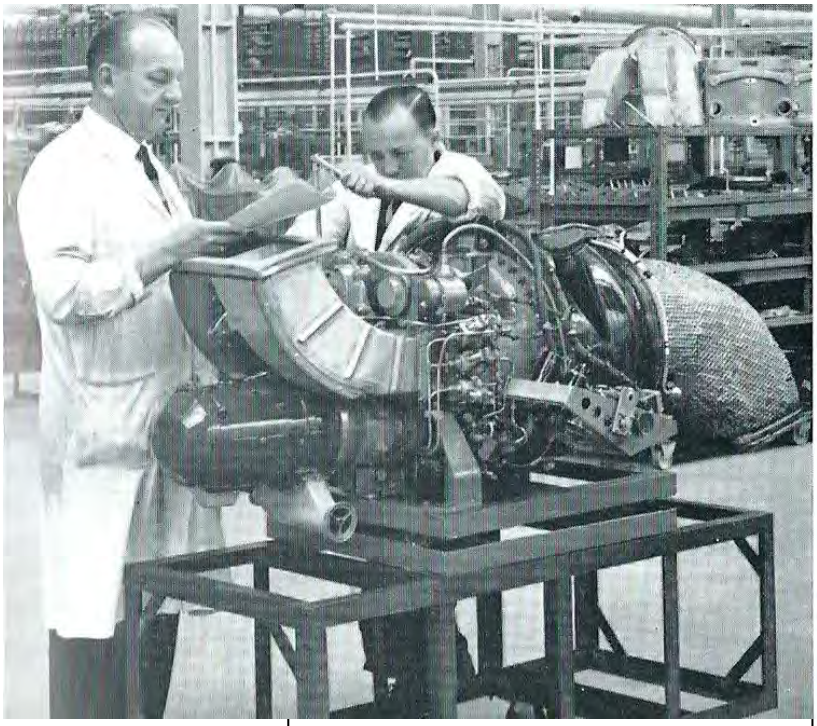
Actualité de l'AAPHT

Comme beaucoup de choses, l'activité de l'AAPHT a ralenti durant la période estivale. Seul Le Diffuseur a maintenu la cadence pour être à l'heure en ce mois de septembre pour la diffusion du numéro 4 que vous avez entre les mains.

Dès le 28 août, le groupe Archives a repris ses activités. Une priorité, préparer le déménagement du local de travail situé dans le bâtiment B0231, le plus vieux du site. En effet, la centrale électrique du bâtiment doit être récupérée pour être installée ailleurs, privant le local d'électricité. La nouvelle localisation reste à définir. Espérons qu'elle sera plus pérenne que les précédentes ! En effet, ce sera le cinquième local en quelques années. De même, nous espérons cette fois un local chauffé…

D'ici la fin de l'année, nos objectifs sont multiples : une conférence racontant la naissance de Turbomeca est prête pour être donnée en septembre ; deux autres numéros du Diffuseur doivent suivre ce n°4 ; l'AAPHT participera à la Foire des Hobbies de Tarbes en novembre ; il faudra tenir notre première assemblée générale avant fin 2014 et nous avons le projet d'une exposition sur les turbopropulseurs Turbomeca en association avec l'entreprise. Sans compter d'autres recueils de témoignage d'anciens ou d'actifs en vue de leur diffusion dans le bulletin !

Bref, plein de choses passionnantes, comme la vie à Turbomeca.



Montage d'un Artouste 510 chez Bristol-Siddeley

Actualité de Turbomeca

. La Région Aquitaine vient de mettre en ligne, sur son site Internet, un webdocumentaire sur le site de Bordes. Tourné en 2013, ce documentaire fait partie d'une série destinée à mettre en valeur le patrimoine industriel aquitain. Vivement conseillé. L'adresse internet de ce webdoc : http://aero-aquitaine.org/

. Indépendamment du documentaire mentionné plus haut, le groupe Safran a pris l'initiative de tourner des documentaires sur les sites emblématiques du groupe. Trois sites ont été retenus : l'usine Snecma de Gennevilliers, Hispano Polska en Pologne et le site de Bordes. Le tournage sur Bordes a eu lieu en juin.

. En juillet ont débuté les premiers essais au banc 31 de Bordes après sa rénovation. Destiné aux moteurs de forte puissance à sortie 21 000 tr/mn, ce banc peut recevoir indifféremment des moteurs à prise avant (RTM322) ou à prise arrière (Makila). Cette rénovation, qui s'inscrit dans le programme de modernisation des bancs de Bordes, représente un investissement de 2 Meuros.

. Au cours des derniers mois, de nombreuses critiques se sont élevées à propos du comportement au Mali des EC725 Caracal équipés de Makila 2. Deux points sont reprochés à cet appareil : sa capacité d'emport limitée par température élevée et l'érosion rapide avec le sable des moteurs Makila 2. Le premier point résulte du fait que si le Caracal pèse 30% de plus qu'un Cougar, la spécification du Makila 2 ne demandait que 16% de puissance supplémentaire, dégradant naturellement le rapport puissance/masse. Quant au deuxième point, alors que le souffle rotor supérieur du Caracal soulève bien plus de sable et de poussière que celui du Cougar, le Caracal dispose du même filtre anti-sable de première génération que le Cougar. Si, pour le premier point, une amélioration peut être apportée par le Makila 2B en cours de développement (il a fait son premier vol sur EC225e le 11 juillet), le second nécessite le développement d'un nouveau filtre anti-sable. Mais la vraie bonne réponse s'appelle : NH90 TTH.

Le Caracal

.Au Salon de Farnborough, Rolls Royce a dévoilé deux nouveaux concepts de moteurs destinés aux long-courriers. Le premier, baptisé Advance, pourrait être disponible en 2020, tandis que le second, appelé UltraFan, le serait en 2025. Ce qui est intéressant, c'est que le concept du second, le plus avancé, repose sur un fan à pales à pas variable, entrainé par un réducteur. Exactement le concept de l'Astafan ! Joseph Szydlowski doit se retourner dans sa tombe.

L'Astafan monté sur un AeroCommander

En Angleterre, avant RRTM

En 2015 nous fêterons le cinquantième anniversaire de la fondation du site de Tarnos. La raison fondamentale de la création de ce site réside dans le lancement du programme Adour. C'est en effet pour assurer la production de ce réacteur destiné aux Jaguar des armées française et britannique que ce site fut créé au milieu des années soixante. Le Jaguar fait partie de ces nombreux programmes en coopération européenne qui ont marqué la période 1960-1970. De ce fait, le moteur se devait lui aussi d'être construit en coopération entre motoristes européens. Deux consortiums se formèrent donc pour concourir à la motorisation du Jaguar. Le premier regroupait Snecma et Bristol-Siddeley, tandis que le second était formé de Rolls-Royce et Turbomeca. Cette dernière association était étrange à plusieurs titres. D'une part, l'effectif de Turbomeca était alors de 2500 personnes, autant dire rien comparé à celui de Rolls-Royce, et d'autre part, Turbomeca était déjà associé à Bristol-Siddeley ! Car la coopération de Turbomeca avec les motoristes britanniques est ancienne, bien antérieure au programme Adour. Mais cette coopération antérieure à l'Adour est complètement oubliée aujourd'hui, totalement effacée par la création de RRTM. Pourtant elle a bien été un élément décisif du choix de l'Adour. Il revenait donc naturellement au Diffuseur, en avant-première des célébrations de 2015, de raconter cet épisode oublié de l'histoire de Turbomeca.

Blackburn

C'est à Paris que Robert Blackburn dessina son premier avion, mais il retourna en Angleterre pour le construire. Ce ne fut pas une réussite puisque cette machine s'écrasa le 24 mai 1910. Nullement découragé, il créa la Blackburn Aeroplane Company qui devint un fabricant d'avions respecté jusqu'à son intégration en 1963 dans le groupe Hawker Siddeley. A la fin des années 1930, Blackburn fit l'acquisition de la firme Cyrrus qui produisait une lignée fameuse de moteurs à pistons de petite puissance, devenant ainsi motoriste. Au début des années 1950, désireux de pénétrer le marché naissant des turbines à gaz aéronautiques, Blackburn acheta à Turbomeca la licence des moteurs Oredon, Piméné, Palas, Turmo, Artouste, Marboré, Aspin, Pimedon, Arius, Bouhadou et Palouste. Signé le 12 octobre 1952 pour 10 ans, l'accord prévoyait que

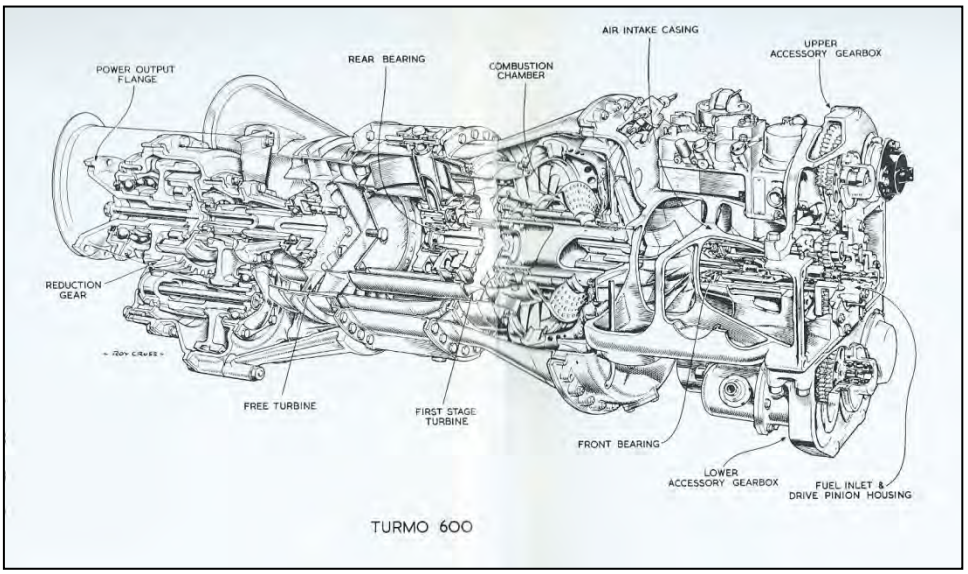
Blackburn puisse modifier les moteurs en question pour les adapter aux réglementations britanniques ou en faciliter la fabrication. Les moteurs Blackburn-Turbomeca furent dénommés séries 500 et 600, la série 500 ayant un débit d'air d'environ les 2/3 de celui de la série 600.

Une nombreuse descendance

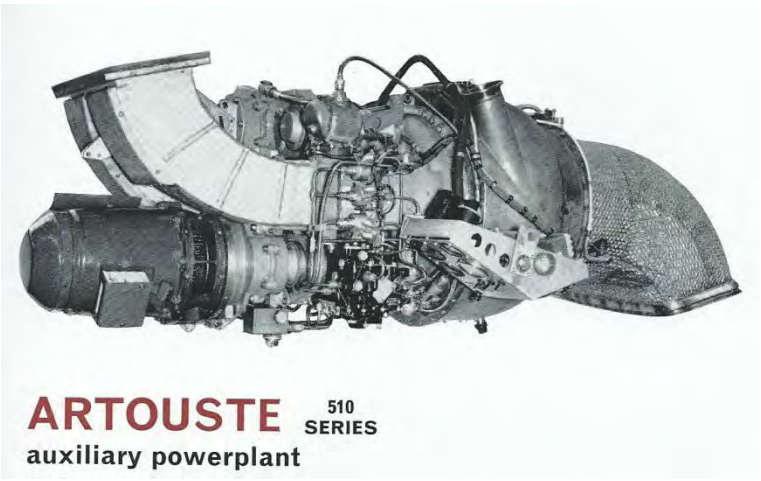
Si les Palas 500 et 600 ne connurent aucune application, hormis un projet d'installation de deux Palas 600 sur l'appareil d'entraînement Miles Student Mk-2, certains des autres moteurs concernés par l'accord de licence furent modifiés et produits en de nombreuses variantes par Blackburn. Le Turmo fut projeté en sept versions. Deux consistaient en un accouplement de deux moteurs sur un même réducteur, une configuration dénommée Coupled Turmo. Deux Turmo 600 furent achetés en 1957 par l'Hélicoptériste américain Kaman pour être installés sur le Kaman K-600-4 qui n'a pas volé, au contraire du modèle K-17 qui vola avec un des Turmo en 1958.

L'hélicoptère Kaman K-17

Le K-17 était un appareil expérimental du type Djinn, dont les pales étaient alimentées en air comprimé par un compresseur Boeing, entraîné par le Turmo 600. Le Turmo 600 fut également le moteur des prototypes de l'hélicoptère Saunders Roe P531 qui devint le Wasp/Scout quand Saunders Roe fut intégré dans Westland. Le Wasp, plus lourd, reçut le moteur Nimbus dérivé du Turmo comme on le verra plus loin. Neuf versions d'Artouste sont connues, toutes employées comme APU pour produire de l'air et de l'électricité à bord des avions de transport Hawker Siddeley Trident, Short Belfast, BAC VC-10, Canadair CL-44 et du bombardier stratégique Handley Page Victor.



Saunders-Roe P531

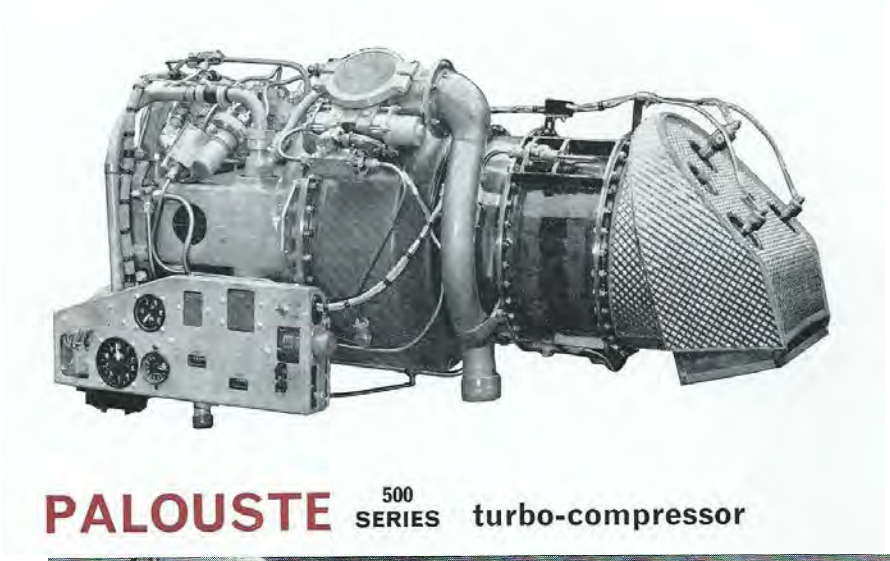


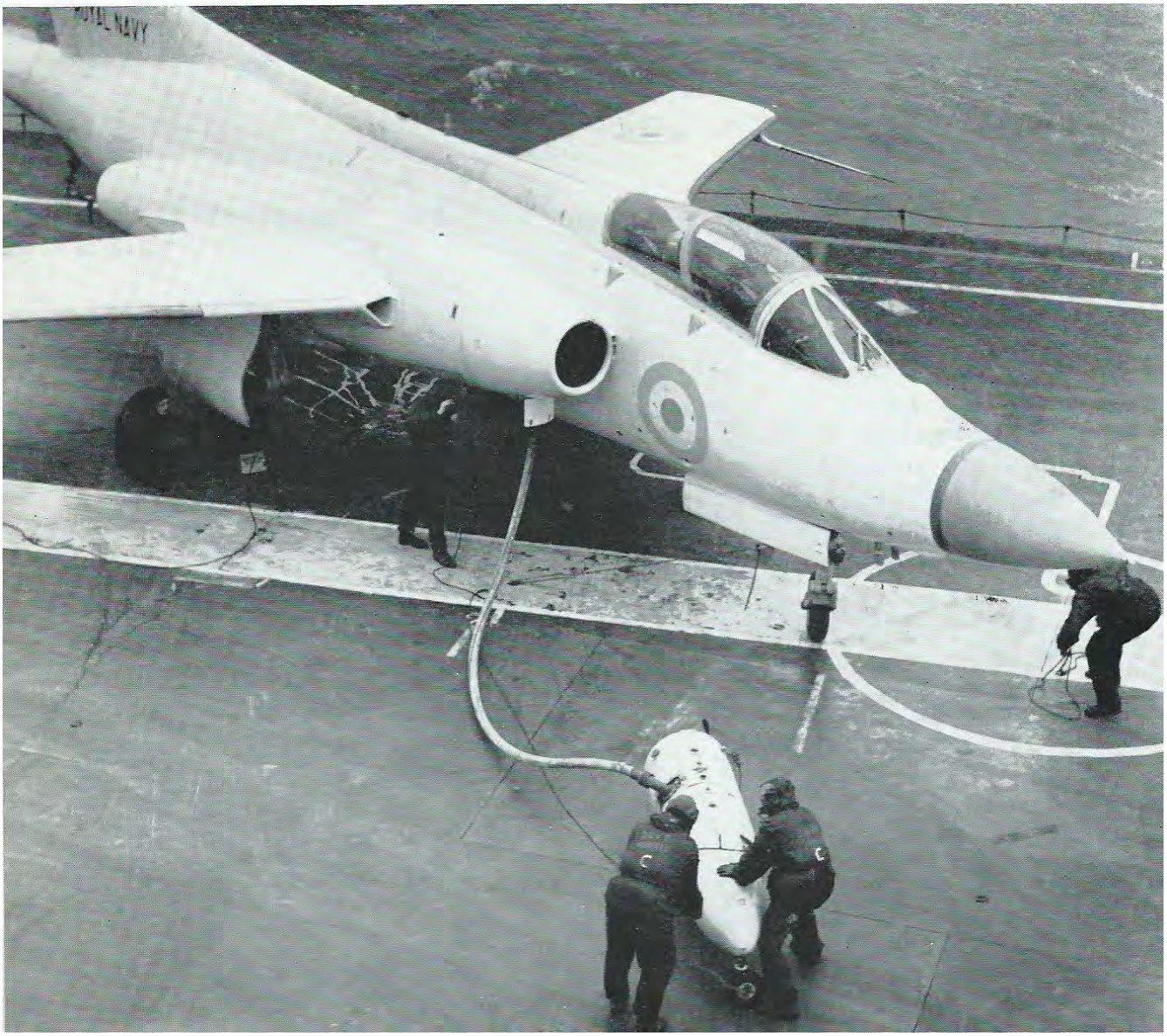
Short Belfast

BAC VC 10

Handley Page Victor

Quant aux cinq versions recensées du Palouste, une fut employée pour motoriser l'hélicoptère Fairey Ultra-Light, de même formule que le Djinn, et construit à six exemplaires, tandis que toutes les autres furent employées comme groupe de démarrage. Certains de ces groupes étaient des groupes sol, tandis que d'autres pouvaient être transportés en pod sous la voilure comme sur les appareils de combat de la Royal Navy De Havilland Sea-Vixen. A noter enfin, l'installation d'un Marboré II sur le Miles Student Mk-1 qui resta prototype et le projet de Marcadau 600, version turbopropulseur de l'Artouste 600.



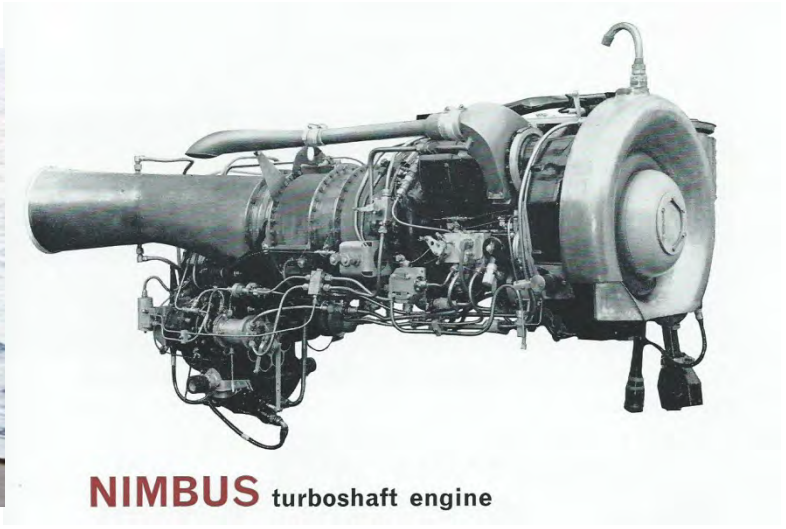


Démarrage des moteurs d'un Blackburn Buccaneer avec un pod Palouste sur le pont du porte-avions britannique Ark Royal

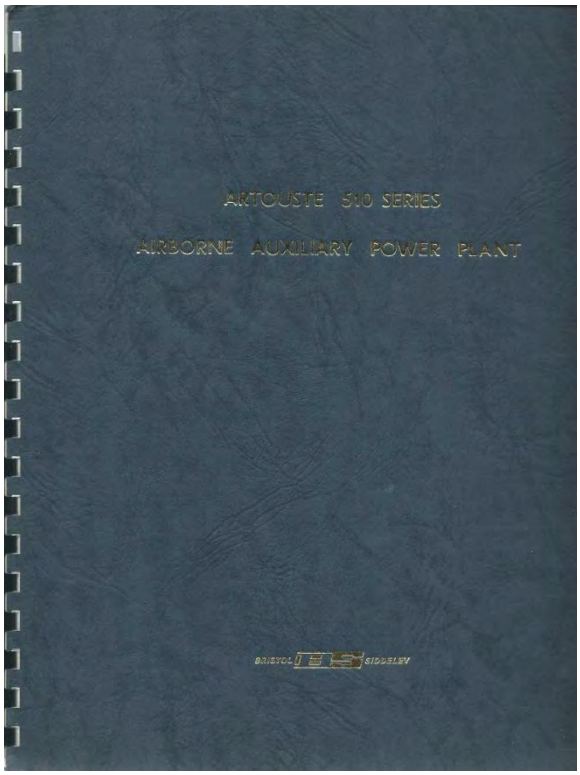
Sur la base de la technologie Turbomeca, Blackburn développa deux moteurs propres, qui reçurent des noms de nuage, comme c'était la tradition chez Cyrrus : le Nimbus et le Cumulus. Le Nimbus de 1000 ch reprenait un générateur d'Artouste 600 précédé de deux compresseurs axiaux. De formule turbine libre, il fut construit en série pour les hélicoptères monomoteurs Westland Wasp et Scout ainsi que pour l'hovercraft SR-N2 de Saunders-Roe qu'il équipait à quatre exemplaires. Quand au Cumulus, il s'agissait d'un turbogénérateur d'air comme le Palouste proposé comme APU ou système de démarrage.

Fairey Ultra-Light

Westland Wasp



Bristol Siddeley



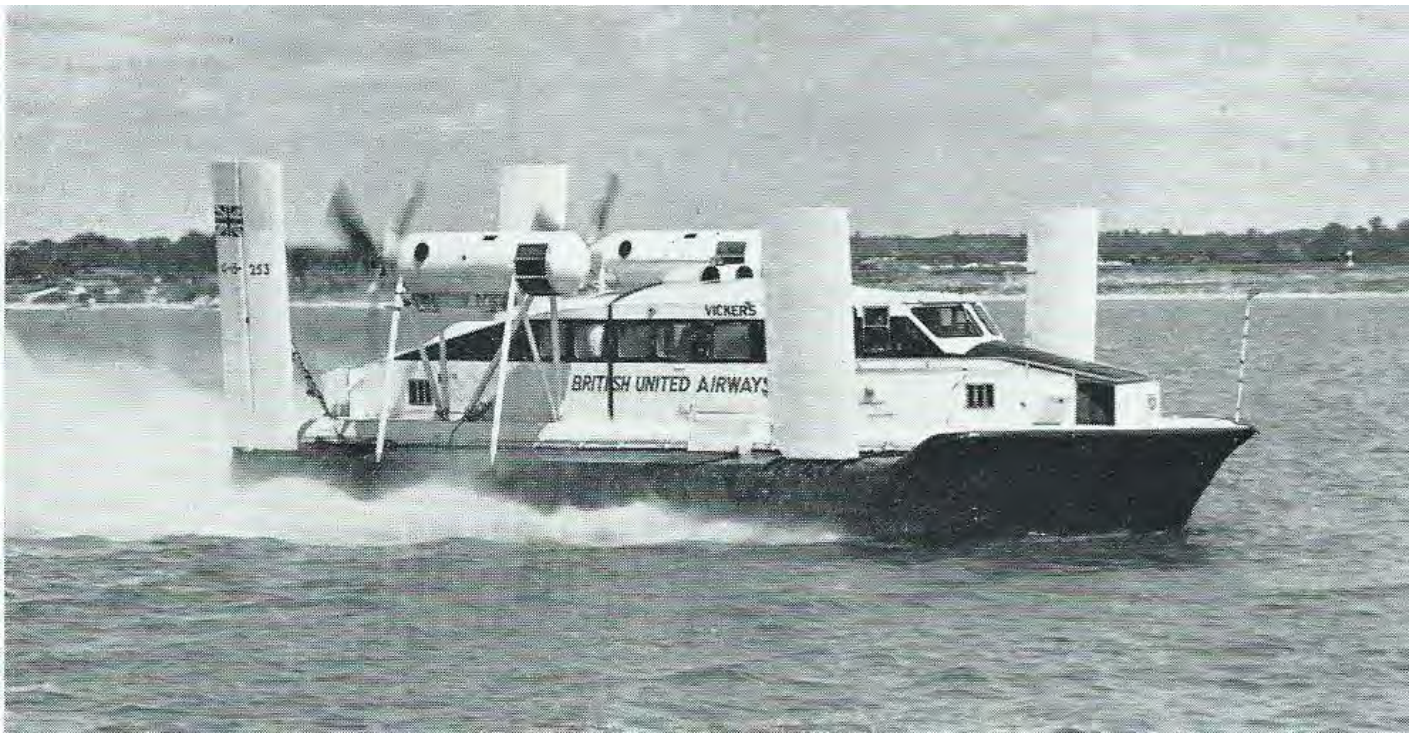
A l'articulation des années 50 et 60, l'industrie aéronautique britannique avait entamé sa restructuration. En avril 1959, les activités moteurs de Blackburn furent regroupées au sein d'une société spécifique, Blackburn Engines Ltd qui s'intéressa alors au turbopropulseur Astazou. En novembre 1961, Blackburn Engines rejoignit le motoriste Bristol Siddeley et les accords avec Turbomeca furent renégociés. Bristol Siddeley reprit à son compte les licences précédemment acquises par Blackburn et devenait représentant Turbomeca pour le Royaume-Uni. On trouve ainsi dans le catalogue Bristol Siddeley de 1962, non seulement les ex-moteurs Blackburn, mais aussi les Astazou II, l'Aubisque et le Turmo 600 en groupe sol. En 1965 tourna le moteur Oredon III, développé en commun, qui était un Astazou XII à taille 0,5 et dont les prémices avaient été élaborées avec Continental. Il ne connut pas le succès. A la même époque, Turbomeca et Bristol-Siddeley discutaient la production en commun des Turmo IIIC4 et Astazou III du programme d'hélicoptères franco-britannique. Le 31 janvier 1966 fut fondée la société commune BSTI, pour Bristol-Siddeley Turbomeca International, localisée à Paris et dont l'objet était la promotion

et la vente des turbines de petite taille des deux sociétés. Malgré de nombreux prospects, la seule opération qui déboucha au travers de BSTI fut la vente à Handley-Page de moteurs Astazou XIV pour équiper l'avion Jetstream. On sait que l'affaire tourna mal puisqu'en 1969, Handley-Page fit faillite…

Jetstream Astazou XVID

Enfin, Rolls-Royce

Le 31 décembre 1967, Rolls-Royce prit en charge toutes les activités de Bristol-Siddeley et BSTI devint RRTI pour Rolls-Royce Turbomeca International. L'objet de cette société était la vente et l'après-vente dans le monde, à l'exception de la France et du Royaume-Uni, de produits de la société Turbomeca et de la division petits moteurs de Rolls-Royce. Son siège social restait à Paris, dans les locaux que Turbomeca possédaient alors Rue Beaujon. Mais comme BSTI, RRTI ne réussit pas à vendre autre chose que des Astazou XIV, puis XVI à Handley-Page quand cette société sortit de son état de faillite. Face à cette situation, les activités de RRTI furent stoppées au 1er janvier 1978 et sa liquidation entérinée par une assemblée générale extraordinaire du 6 novembre 1980. Seule demeura alors la société Rolls Royce Turbomeca Limited gérant les programmes Adour et RTM-322. Le rideau tombait définitivement sur cette « préhistoire » de RRTM.



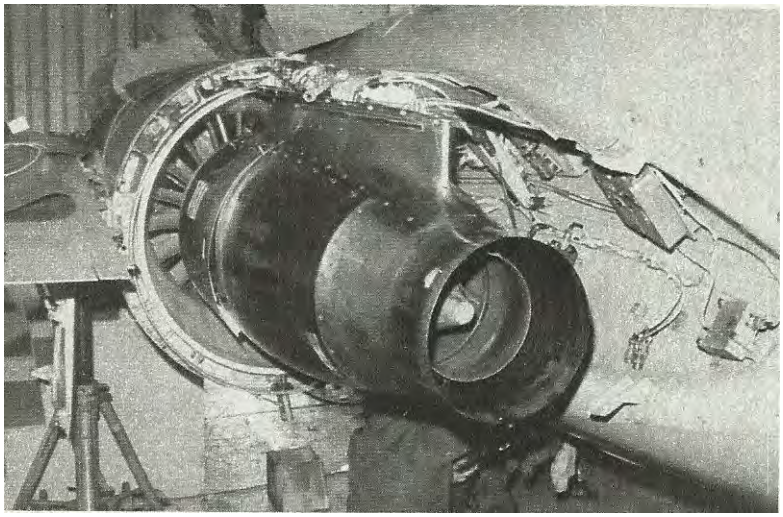
En juillet 1962, le Vickers VA-3 inaugurait le premier service commercial en hovercraft au monde. Il était motorisé par quatre Turmo 603.
Qui s'en souvient encore ?

Témoignage : Jean-Claude Fourny et le Fouga 90

Dans le numéro 3 du Diffuseur, nous avons raconté la saga des Fouga. Celle-ci se termine par le Fouga 90 équipé de deux moteurs Astafan. Quelle ne fut pas notre surprise de découvrir que Jean-Claude Fourny, ancien du bureau d'études et membre de notre association, avait travaillé sur l'installation motrice de cet appareil avant de rentrer à Turbomeca. Voici donc son histoire.

Jean-Claude sort diplômé des Arts et métiers de Lille en 1965 et intègre le bureau d'études structures de Nord Aviation à Chatillon-sous-Bagneux en avril 1968. Il travaille alors sur le caisson central de voilure du prototype de l'Airbus A300B. En 1971, il passe au bureau d'études équipements/motorisation et travaille sur l'installation motrice et le circuit carburant de la Corvette, un avion d'affaires qui n'aura pas le succès des Falcon de Dassault. Cette année là, il fait la connaissance de Turbomeca qui propose un Makila-fan (on n'avait peur de rien à l'époque !) pour cet appareil. C'est l'occasion d'un premier voyage à Bordes où il rencontre Sporer, un homme de petite taille, mais affublé d'une énorme planche à dessin au fond du bureau d'études. Le bureau d'études « petits appareils » ayant été transféré à Saint-Nazaire, Jean-Claude s'installe sur la côte atlantique. En 1976, les travaux sur la Corvette terminés, il est affecté au projet Fouga 90. La machine reprend les ailes et les empennages du Magister, associés à un nouveau fuselage, avec deux places en tandem décalé, des sièges éjectables et deux moteurs Astafan IIG. En charge de l'installation motrice, il lui faut donc travailler avec Turbomeca.

Il découvre alors les subtilités de l'entreprise de Bordes. Comme il s'agit de l'Astafan, l'enfant chéri de Szydlowski, il est en contact avec la petite équipe des fidèles de celui-ci : Bonnet, Boisbeau, Perrier. De ce fait, son appréhension de l'organisation de la maison est compliquée…Quand il demande un organigramme, impossible de lui en fournir un ! Quand il souhaite consulter le Manuel d'Installation du moteur, il s'entend répondre : « On doit avoir ça quelque part » ! Bienvenue à Turbomeca ! Il n'empêche, le dessin de l'installation avance correctement grâce aux personnes rencontrées, dont M.Faisant responsable du service « Equipement » et ses collaborateurs. Jean-Claude se souvient de deux problèmes particuliers. L'évacuation des calories du réducteur de l'Astafan, qui nécessita une étude spécifique, et la tenue au givrage des entrées d'air. Ce dernier problème fut résolu par l'installation de boudins gonflables périodiquement, permettant de décoller le givre. Cette solution suppose que le moteur soit capable d'absorber les morceaux de glace, ce que permettait le dessin à large corde des pales du fan, une spécificité Turbomeca à l'époque. Chez Aerospatiale, l'étude du Fouga 90 faisait appel à une organisation de type « plateau », regroupant les études, la préparation, la fabrication et les achats. Cette organisation très moderne avait été initiée sur l'Ecureuil, alors en développement par la division hélicoptères



Aviation
MAGAZINE
L'AIR ET L'ESPACE
LES AILES
AIR REVUE
INTERNATIONAL
"Falcon
Guardian"
Le nouveau Fouga
F-WZJB
et AIR TRANSPORT
N° 745 du 1er au 14 JANVIER 1979 8 F BELGIQUE 60 FB - CANADA 2 $ - ESPAGNE 125 P - ITALIE 1500 L - SUISSE 4 FS BIMENSUEL

d'Aerospatiale.

Le prototype, construit à Saint-Nazaire, vole pour la première fois le 20 août 1978. Jean-Claude se rappelle que le système « vol dos » installé initialement ne donnait pas satisfaction. Il fut alors remplacé par une bonbonne installée dans le réservoir carburant avec une « biroute » Turbomeca, un astucieux dispositif qui avait été développé à Bordes pour le réservoir d'huile de l'Aubisque qui équipait le Saab 105 d'entrainement. Avec cette modification, le problème fut résolu. A l'époque, la liaison entre Bordes et Saint-Nazaire se faisait avec le Nord 260 des Turbomeca Airlines. A l'aller, l'avion emportait Jurançon, tourtes landaises, Armagnac et au retour, ramenait du Muscadet et des fruits de mer soigneusement transportés dans une glacière. Fruits de mer achetés frais par l'équipage qui allait au port en empruntant la voiture de Jean-Claude, le temps que les réunions se tiennent à l'usine. On ne perd jamais son temps à Turbomeca. Accessoirement le Nord 260 transportait également des moteurs et André Branger qui venait défendre les perfos des moteurs!

Un an après son premier vol, le prototype est remotorisé avec des Astafan IVG plus puissant, mais rien n'y fait et le programme est abandonné, faute de débouché. L'équipe technique est alors démantelée et le bureau d'études transféré à Toulouse. Comme ce transfert n'enchante pas Jean-Claude et que Bonnet lui propose de rejoindre Turbomeca, il accepte et fait son entrée au bureau d'études à Bordes en septembre 1980. Il y restera 24 ans, jusqu'à son départ en retraite en 2004. Jean-Claude a travaillé sur de nombreux moteurs durant toutes ces années : Larzac, TM333, Arrius et une multitude de projets comme ce contrat de sous-traitance pour Teledyne dont l'objet était une démonstration d'hélicoptère compound pour le compte de la NASA. Pour cette démonstration, Turbomeca fournit un Astafan dont la formule permet de transformer en poussée de l'énergie mécanique et réciproquement. Le bâti de cette installation ne fut rien d'autre que le berceau de transport des Astafan que l'on envoyait à Saint-Nazaire et que l'on bricola pour l'occasion. Quand au principe de la « biroute », on le retrouva sur le TP-319.

TURBOMECA

CERTIFICAT DE STAGE D'INSTRUCTION

MONSIEUR *FOURNY J.Claude*

A SUIVI AVEC APPLICATION ET SUCCES LE COURS D'INSTRUCTION MECANICIEN

SUR *ASTAFAN II G* DANS NOS USINES DE ~~BORDES~~ *TARNOS*

DU *27.2.78* AU *3.3.78*

LA SOCIETE TURBOMECA

LE SERVICE APRÈS VENTE

B. PERU

Une rareté, peut-être unique, un certificat de formation sur Astafan IIG ; celui de Jean-Claude !

Drame

L’accident du Nord 262 N418SA de Swift Aire Lines

La vie d’une entreprise aéronautique n’est pas qu’une suite de succès toujours plus retentissants. Elle comprend aussi sa part de problèmes et même de tragédies. L’accident du Nord 262 de Swift Aire Lines en 1979 en est un exemple pour Turbomeca.

La compagnie californienne Swift Aire Lines est fondée en 1969 sur l’aéroport de San Luis Obispo situé à 300 km au nord de Los Angeles, pour desservir les localités de cette partie de la Californie. C’est ce que l’on appelle aujourd’hui une compagnie régionale. Elle commence son exploitation avec cinq De Havilland Heron, appareils britanniques à moteurs à pistons, puis, à la fin des années 1970, achète quatre Nord 262 d’occasion. Son effectif se monte alors à 255 personnes. Plus tard, elle fait l’acquisition de trois Fokker 27 pour remplacer les Heron. En 1981, elle disparait, absorbée par Golden Gate Airlines qui fait malheureusement faillite peu de temps après.

Le 10 mars 1979, le Nord 262 n°41, immatriculé N418SA, exploité précédemment par Air Madagascar et Air Alsace, charge quatre passagers sur l’aéroport de Los Angeles pour un vol Los Angeles-Santa Maria, localité située à 250 km au nord-ouest. L’équipage comprend trois personnes, pilote, co-pilote et hôtesse. Les moteurs sont des turbopropulseurs Bastan VI C1 de Turbomeca. Le décollage a lieu « on time » à 17h50. L’appareil se met en montée et rentre son train d’atterrissage normalement. A l’altitude de 300 ft, 55 secondes après le lâcher des freins, l’hélice du moteur droit passe en drapeau. Le pilote applique la procédure d’urgence, passe en palier et reprend sa montée sur un moteur. 30 secondes plus tard, à l’altitude de 700 ft, le moteur gauche s’arrête. Le pilote alerte la tour de contrôle, décide de ne pas tenter le rallumage, mais d’amerrir le long de la côte à très faible distance de la plage. Après deux rebonds à la surface, il pique dans l’eau par l’avant. Le fuselage se casse à hauteur de l’issue de secours avant. L’hôtesse réussit à ouvrir la porte arrière et fait sortir trois passagers. Une passagère tente de sortir par la cassure du fuselage, mais meurt noyée. Comme le pilote et le copilote. L’accident fait donc trois morts.

Le Nord 262 n°41 N418SA

L’épave est examinée rapidement tandis que les moteurs sont expertisés à Tarnos le 11 avril. Deux constatations expliquent l’accident. Sur le moteur droit, la tuyauterie de pression totale du circuit de mise en drapeau automatique est coupée, tandis que sur le bloc manettes du poste de pilotage, c’est la manette du moteur gauche qui est ramenée en arrière…L’enchainement des évènements ayant entrainé le crash est alors le suivant : rupture de la tuyauterie (dont la détérioration avancée n’a pas été repérée par les mécaniciens) déclenchant le passage en drapeau de l’hélice droite, puis coupure intempestive du moteur restant par le co-pilote. Deux erreurs humaines sont donc à l’origine de ce crash. Ce sera la conclusion du NTSB, l’organisme américain en charge des enquêtes accidents.

Pour remplacer l’appareil détruit, Swift Aire Lines rachètera le Nord 262 n°201 à Ransome Airlines.

Chronologie Turbomeca

1939 :

6 janvier : Début des essais en vol du Mureaux 115 n°98 avec le moteur Hispano équipé du compresseur Szydlowski-Planiol

2 février : Le journal Les Ailes publie un long article sur les résultats des essais au banc du moteur Hispano avec compresseur Szydlowski-Planiol

7 mars : Fondation de la société AMA (Appareillage Mécanique pour l'Aviation) entre Turbomeca et Salmson pour la production série des compresseurs Szydlowski-Planiol. Cette société sera dissoute en septembre 1939.

17 avril : Naturalisation de Joseph Szydlowski et Ida Konopatzki

La première carte d'identité française de Joseph Szydlowski

8 mai : Marché 700/9 pour six compresseurs prototypes pour moteurs Hispano 12 Y destinés à un Morane 406, un Dewoitine D 520, un Morane 450 et trois rechanges.

26 mai : Marché 502/9 pour quatre compresseurs prototypes pour moteur Gnome-Rhône 14 M et deux compresseurs prototypes pour Gnome-Rhône 14 N-20.

8 juin : Lettre de commande valant marché 1026/9 pour 300 compresseurs pour moteur HS 12 Y 31 pour Dewoitine D 520.

9 septembre : Signature du compromis de vente de l'usine de Mézières pour la somme de 275 000 francs.

L'usine de Mézières en septembre 1939

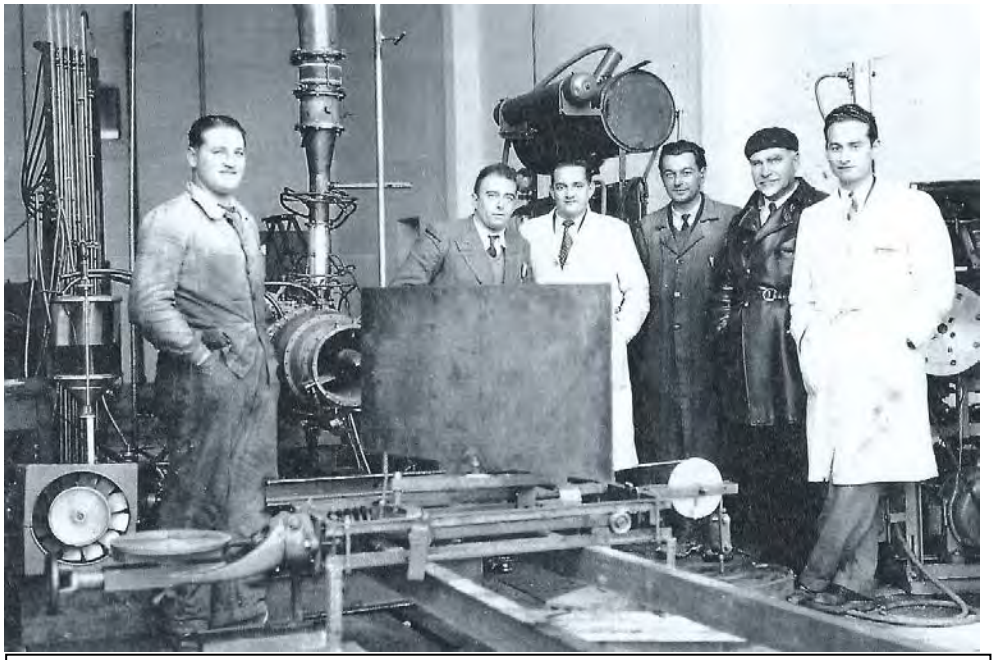
Mureaux 115

Personnage : Roger Touya

Roger Touya est né à Jurançon en 1920. Il a donc aujourd'hui 94 ans. Sa carrière débute dans la Marine. Il fait l'école de Rochefort puis va à Hourtin, alors haut lieu de l'aéronautique navale. Ce sera ensuite Saint-Mandrier puis Toulon. Là, il embarque sur un navire-hôpital pour Liverpool, Marseille puis Beyrouth. Il revient ensuite à Fréjus, puis après sa démobilisation, rentre à Jurançon où il est embauché en 1942 chez Messier. En 1945, Messier décide de remonter les activités de Jurançon en région parisienne. Roger, qui désire rester en Béarn, quitte Messier et entre à Turbomeca le 2 juillet 1945.

Quand il arrive à Turbomeca, il travaille au banc compresseur. Celui-ci était encore le banc qui avait été déménagé de Paris, celui qui servit à la mise au point du compresseur à circulation variable dans l'atelier de la Rue du Point-du-Jour chez Salmson. Pour faire varier la vitesse, il fallait changer la poulie qui entrainait le compresseur depuis le moteur électrique. C'était une opération pénible et fatigante. Par la suite, le moteur électrique fut remplacé par un moteur Alsthom à courant continu et vitesse variable, qui prendra sa place définitive lorsque la centrale électrique sera construite. Celle-ci sera équipée de deux moteurs à courant continu démontés de la Ligne Maginot ! Grâce à ce moteur, grand progrès, il n'était plus nécessaire de changer la poulie pour faire varier la vitesse de rotation. Evidemment, le banc compresseur était un des lieux préférés de Szydlowski. Roger se souvient comment au montage, après les essais, le Patron prenait un maillet pour déformer les pales des compresseurs et tenter de gagner encore en performances. C'est Lebrusq, le chauffeur de Szydlowski, qui dépouillait les essais. Quand il fallait retoucher une pièce, un simple dessin sur la main suffisait à Alfred Jaeglé pour savoir ce qu'il convenait de faire. Derrière le banc compresseur se trouvaient de petits chalets où Georg Hagedorn, un allemand arrivé en 1946, testait chambre de combustion, roue d'injection et injecteurs. Un autre allemand, Schmidt, s'occupait du banc turbine.

Roger se souvient également de Marguerite, la deuxième femme de Szydlowski. Quand elle accompagnait son mari dans l'usine, elle ouvrait les placards des ouvriers et revenait ensuite vérifier si le nettoyage avait été fait correctement !



1950 : de gauche à droite : Touya, Gorel, Castan, Peyregne, Svirchevski (SNCASO) et Deblache

Roger eut l'occasion de travailler au banc rotor. On l'appelait le banc Verjus. Du nom d'un mécanicien de la SNCASE qui fut victime d'un accident à Bordes. Au début des essais de l'Alouette II, une de ces machines vint se poser dans le champ qui est devenu ensuite le montage. Au décollage, elle heurta une clôture et s'écrasa, tuant ses deux occupants, pilote et mécanicien.

Plus tard, il retourna à Toulon, avec Robert Deblache, pour essayer un Palouste employé pour vider les sas des cales sèches. L'air délivré par le Palouste servait à entrainer des pompes.

Roger fera toute sa carrière au banc d'essai, compresseur, turbine ou moteur, et prendra sa retraite en 1978. Il fut successivement compagnon, chef d'équipe, contremaitre et chef d'atelier.

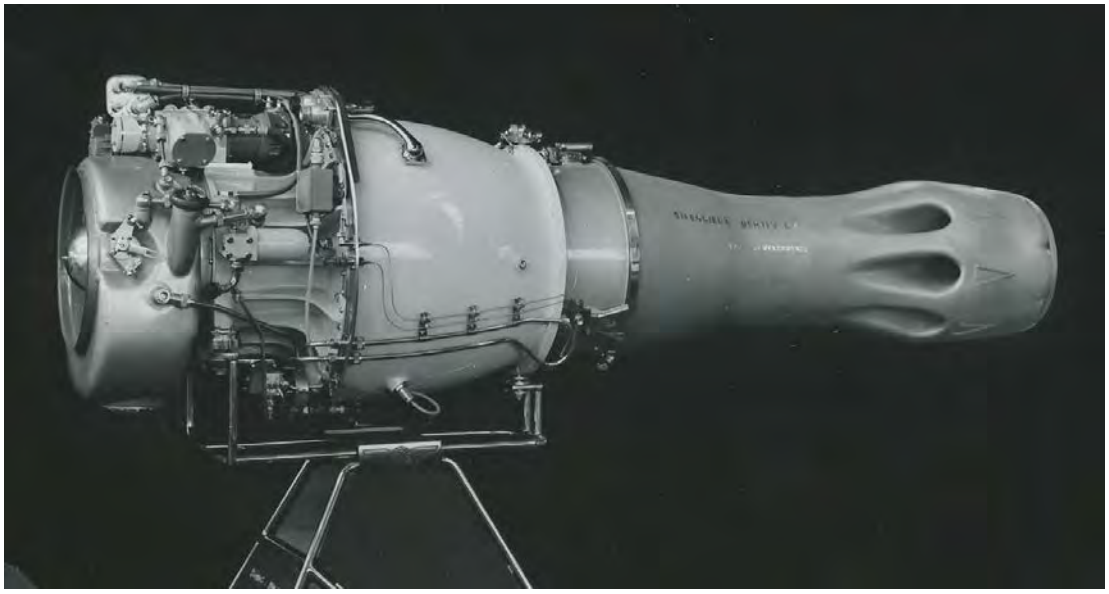
Album photos

Premier montage d'un RTM322 à Bordes en 1985. De gauche à droite : M.Ruault, JC.Mialocq, J.Fernandez, C.Serrano, D.Welch (RR), R.Sallabert, J.Budd (RR), P.Pittoni et N.Roberts (RR).

Photo communiquée par Patrice Maucci. Un Nord 262 crashé à Saint-Yan, au lieu dit « La Croix Rouge » en 1970 ou 1971. Le petit garçon sage avec la casquette au premier plan n'est autre que Patrice ! Déjà à tourner autour de Turbomeca. Souvenir, souvenir !

Le Turboski motorisé par un réacteur Piméné… Admirez la griffe pour le freinage !

Bureau d'études fin des années 50. De gauche à droite : Buu Canh, Pierre Moniot, Manuel Trabadello, Evelyne Ayguebère, René Lebrusq, Pierre Saint-Pie, Jean-Louis Chasseigne et Georges Perrier.



Marboré avec silencieux d'échappement Bertin

Communiquée par Pierre Senderens : L'hospitalité légendaire de Turbomeca. Une équipe d'HAL en week-end sur la côte basque.

AAPHT
10 Rue des écoles 64800 Bruges
aapht@yahoo.fr